



DEMANDE INITIALE DE CARTE D'IDENTIFICATION ULM

Dans le cadre de l'achat d'un ULM neuf ou d'une mutation de propriété

Coordonnées du titulaire

NOM et prénom ou raison sociale :		
Adresse :		
Code postal :	Localité :	Pays :
Téléphone :	Mobile	
Adresse électronique :		

Documents de référence de l'ULM

Code d'identification ULM * :

a	b	c		d		e				f	rév

ou

Code de référence du dossier technique* :
(pour dossiers constructeurs déposés avant sept. 1998)

a	b	c	d	e	f		g		rév

** sauf lorsque la fiche d'identification pour un ULM non de série est demandée en même temps*

Appellation ou type :	**N° de série de l'ULM :**
Marques d'identification : *à renseigner pour toute demande initiale suite à une mutation de propriété*	_ _ - _ _ _
Lieu d'attache :	**Département :**
Activités particulières effectivement pratiquées (dépôt de MAP obligatoire) **:**	

Documents à joindre

✓ULM neuf ou venant de l'étranger :	☐ **Fiche d'identification DGAC**	☐ **Fiche de pesée**	☐ **Attestation du paiement de redevance**		
✓ULM d'occasion :	☐ **Carte d'identification barrée avec mention vendu le [date] et signée**	☐ **Fiche d'identification** ou formulaire de référence du dossier technique *(dossiers constructeurs déposés avant sept 1998)*	☐ **Fiche de pesée**	☐ **Déclaration d'aptitude au vol**	☐ **Attestation du paiement de redevance**
	et le cas échéant *:* ☐ **toutes les attestations de conformité après modification majeure***				

**toute modification majeure doit faire l'objet d'une information de l'autorité compétente par l'envoi d'une copie de l'«attestation de conformité après modification majeure ULM».*

Je dispose du dossier d'utilisation de l'ULM comprenant un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien.

Je déclare que l'ULM est apte au vol conformément aux documents joints.

Le propriétaire,

Date :
Signature :

***pour tout ULM monoplace amateur, seul le manuel d'entretien est obligatoire. Toutefois, le manuel d'utilisation est rendu obligatoire en cas de cession.*

A la réception du formulaire renseigné, le ministre chargé de l'aviation civile délivre au postulant la carte d'identification en précisant que :
- la carte est délivrée en considération de la déclaration du postulant et de la déclaration antérieure du titulaire de la fiche d'identification ou du formulaire de référence, sans que ces déclarations aient fait l'objet d'une vérification particulière par les services de l'aviation civile, et que le postulant assume donc en conséquence totalement les responsabilités associées ;
- en cas de fausse déclaration, le postulant est passible des dispositions de l'article 441-1 du code pénal ;
- le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer la surveillance qu'il juge nécessaire, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, pour s'assurer de la conformité de l'ULM pour lequel la carte d'identification est délivrée.

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'applique aux réponses faites à ce formulaire par les personnes physiques ou morales. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès du bureau navigabilité des aéronefs d'aviation générale de la DGAC.

Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

FORMULAIRE DE REDEVANCE D'APTITUDE AU VOL

Propriétaires d'ULM et constructeurs d'ULM non de série

JE SOUSSIGNE(E)

Nom patronymique			
Nom d'usage			
Prénom(s)		**Date de naissance**	
Domicile	n° rue		
	Ville		
	Code postal		
	Pays		
Téléphone	☎ :	📱 :	
Courriel			

ATTESTE AVOIR SOLLICITE LES ACTES ADMINISTRATIFS SOUMIS A REDEVANCES SUIVANTS ET DECLARE ETRE INFORME(E) QUE LE TITRE POURRA ETRE SUSPENDU EN CAS DE NON PAIEMENT

	Délivrance de documents	**TARIF**	**Somme**
❑	Délivrance initiale d'une fiche d'identification d'ULM non de série	**20 €**	
❑	Délivrance initiale d'une carte d'identification d'ULM	**20 €**	
❑	Délivrance d'un duplicata de la carte d'identification ULM	**20 €**	
❑	Délivrance d'un duplicata de la fiche d'identification ULM	**20 €**	
		TOTAL	

Votre mode de paiement	
Télépaiement sur le site http://redevances.dcs.aviation-civile.gouv.fr (en zone euro) Remettre le reçu édité à l'issue de la procédure. *NB : ce formulaire n'est pas nécessaire*	
Paiement **par chèque**. Joindre ce formulaire daté et signé *Le chèque doit être libellé à l'ordre du « régisseur d'avance et de recettes de la DGAC »*	❑
Virement bancaire. Remettre l'attestation du virement et ce formulaire daté et signé *Coordonnées bancaires auprès du bureau de délivrance des cartes d'identification ULM*	❑
Paiement en espèces, au guichet de la Régie de la Direction de l'Aviation civile *Coordonnées auprès du bureau de délivrance des cartes d'identification ULM* Reçu de la régie à remettre au service aéronautique qui délivre le document.	❑

DATE : **SIGNATURE :**

Cadre réservé à l'administration (à compléter lors du règlement de la redevance)	
REFERENCES :	**DATE :** **CACHET DU SERVICE :**
PIECE JOINTE : ❑ **CHEQUE BANCAIRE DE** € (*SOUS RESERVE D'ENCAISSEMENT*) ❑ **ATTESTATION DU VIREMENT BANCAIRE** ❑ **REÇU DE LA REGIE POUR UN PAIEMENT EN ESPECE** ❑ ***ATTESTATION PAIEMENT PAR INTERNET***	

FICHE DE PESEE ULM
Fiche conseil

METHODOLOGIE

➢Pesée à l'aide de 3 balances (aucun type de balance n'est préconisé)
Le centrage n'étant pas déterminé lors de cette pesée, l'aéronef peut se trouver dans une position quelconque, sur ses trois roues, sans recherche d'horizontalité latérale ou longitudinale. Il n'est donc pas nécessaire que les balances soient identiques, notamment en épaisseur.
Si des cales sont interposées entre la balance et les roues de l'appareil, ne pas oublier de les peser comme tares.

➢Pesée à l'aide d'une seule balance (aucun type de balance n'est préconisé)
Il faut, dans ce cas, disposer de deux cales d'épaisseur identique à celle de la balance.
La balance est déplacée sous chacune des roues en lieu et place de la cale d'épaisseur.
Si une cale est interposée entre la balance et la roue, son épaisseur devra être rajoutée à l'épaisseur des deux cales représentatives de la balance.

Pour les ULM des classes 1, 2, 3 monoplaces et sous-classes 1A, 2A et 3A, la pesée peut s'effectuer avec une tare ou avec la personne portant l'ULM en veillant à déduire la masse préalablement évaluée de la tare ou de la personne.

FICHE DE PESEE

FICHE DE PESEE

Appellation ou type d'ULM	
Code d'identification (1)	
Identification (2)	
Numéro de série	

Liste d'options ou d'équipements : ....
....
....
....
....

Notions de masse précisées en annexe

Masse à vide de référence	kg
Masse à vide	kg

Date : Lieu de la pesée : ....

Nom et prénom du responsable de la pesée :.. Signature

(1) code d'identification : référence de la fiche d'identification ou du formulaire de référence du dossier technique.
(2) identification composée du numéro du département du lieu d'attache de l'ULM suivi de deux ou trois lettres. A remplir si l'ULM est déjà enregistré ou si l'identification est connue du nouveau propriétaire.

Annexe : notions de masse pour les ULM

1 – Masse à vide

C'est la masse de l'ULM :
- sans occupant ni chargement (bagage, lest amovible etc.)
- sans carburant hormis le carburant inutilisable
- avec le lest fixe
- avec les quantités maxi de liquides nécessaires au fonctionnement normal de l'ULM (ex : huile, liquide réfrigérant, liquide hydraulique)

La masse à vide varie en fonction de la configuration de l'ULM et des équipement installés. Toute modification de l'ULM (modification de structure, ajout ou retrait d'un équipement) modifie sa masse à vide.

Utilité pratique :
- la personne chargée de l'entretien de l'ULM doit s'assurer en permanence (i.e. à chaque modification de l'ULM) que la masse à vide de l'ULM est inférieure ou égale à la masse à vide maximale fixée par le constructeur de l'ULM (voir § 3 ci-dessous) ;
- à l'issue de la fabrication de l'ULM et après toute modification importante de l'ULM, elle doit être établie par pesée ;
- en cas de modification légère dont on peut connaître avec exactitude l'impact sur la masse (pose ou démontage d'un équipement de masse connue), elle peut être dérivée par calcul.

2 – Masse à vide de référence

C'est la masse à vide de l'ULM dans la configuration (structure et équipements) dite " de référence ". Cette configuration de référence est choisie par le constructeur. Elle doit :
- correspondre à un ULM en état de vol (c'est-à-dire répondant aux exigences de l'arrêté ULM et à celles de l'arrêté du 24 juillet 1991) ;
- être très précisément définie et facilement reproductible. En effet les Services Officiels peuvent demander au constructeur de mettre à leur disposition un ULM dans la configuration de référence.

Utilité pratique :
- pour le propriétaire et le pilote : aucune ;
- pour les Services Officiels, elle permet d'effectuer un contrôle de la validité de la déclaration du constructeur.

3 – Masse à vide maximale

C'est la limite supérieure des masses à vides autorisées pour l'ULM (voir §1 ci-dessus).
Elle est fixée par le constructeur de l'ULM et apparaît sur la fiche d'identification. Lors de son établissement, le constructeur doit respecter un critère de charge utile minimum (écart minimum entre la masse à vide maximale et la masse maximale - voir aussi § 4 ci-dessous) :
- pour les monoplaces : 86 kg plus une heure de carburant *à la puissance maxi continue* ;
- pour les biplaces : 156 kg plus une heure de carburant *à la puissance maxi continue*.

Utilité pratique :
- la personne chargée de l'entretien de l'ULM doit s'assurer en permanence (i.e. à chaque modification de l'ULM) que la masse à vide de l'ULM est inférieure ou égale à la masse à vide maximale fixée par le constructeur de l'ULM ;

4 – Masse maximale

C'est la masse maximale autorisée en utilisation.
Elle est définie par le constructeur et apparaît sur la fiche d'identification. En plus du critère de charge utile minimum (voir § 3 ci-dessus), le constructeur doit respecter pour son établissement des limites forfaitaires (ex : 450 kg pour un biplace sans parachute) et des critères de navigabilité (résistance structurale, qualités de vol etc.).

Utilité pratique :
- le pilote doit veiller pour chaque vol à ce que la masse de l'ULM ne dépasse pas la masse maximale.